



PROJETO DE LEI Nº 45/2025

Autor: Executivo Municipal

Súmula: Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município da Lapa.

A Câmara Municipal da Lapa, Estado do Paraná, APROVA:

TÍTULO I - DA CONCEITUAÇÃO, PRINCÍPIOS E OBJETIVOS GERAIS

Art. 1º – Esta lei institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município da Lapa e tem por finalidade assegurar o direito de ir e vir a toda população, garantindo os deslocamentos de pessoas e cargas no seu território e o escoamento da produção urbana e rural com a melhor relação custo-benefício social e ambiental, por meio da:

I - Diversificação dos usos e das atividades no espaço municipal e regional visando a redução da necessidade de deslocamento;

II - Integração metropolitana, regional e municipal dos transportes e do sistema viário.

Art. 2º - O Plano Municipal de Mobilidade Urbana é instrumento estratégico da política de mobilidade urbana, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no Município.

§ 1º - O Plano de Mobilidade Urbana é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o Plano Diretor Municipal, o Plano Plurianual, a Lei de Uso e Ocupação do Solo, a Lei de Parcelamento, o Código de Obras e Edificações, o Código de Posturas e o Orçamento Anual incorporarem as diretrizes e as prioridades nele contidas.

§ 2º - O Plano Municipal de Mobilidade Urbana deverá observar os planos nacionais, regionais, estaduais, metropolitano de desenvolvimento urbano integrado, de ordenação do território e de mobilidade urbana.

Art. 3º - O Plano Municipal de Mobilidade Urbana abrange a totalidade do território do Município da Lapa, definindo:

I - A política de mobilidade urbana do Município;

II - Respeitando a hierarquização do sistema viário nos termos estabelecidos no Plano Diretor do Município;

III - As políticas públicas de transporte e circulação do Município e sua integração metropolitana;

IV - Os Planos, Obras e Ações Estratégicas do governo municipal;

V - A adequação do Plano Diretor do Município;

VI - A gestão do sistema de Planejamento de Mobilidade Urbana;

VII - O fomento da mobilidade sustentável no território municipal.





Art. 4° - O Sistema Municipal de Planejamento Urbano é formado por um conjunto de órgãos, de normas, de recursos humanos e de recursos técnicos utilizados com o objetivo de coordenar ações públicas, em parceria com as entidades privadas e com a sociedade em geral. O Sistema Municipal de Planejamento Urbano visa o fomento e a implantação de diversos programas setoriais com o objetivo de modernização da ação governamental.

Art. 5° - Este Plano Municipal de Mobilidade Urbana parte da realidade do Município e tem como prazos: curtos (entre 1 a 3 anos); médios (4 a 5 anos); e longos (até 10 anos).

Art. 6° - Este Plano Municipal de Mobilidade Urbana rege-se pelos seguintes princípios:

I - Inclusão social, compreendida como garantia de acesso a bens, serviços e políticas de mobilidade qualificada a todos os munícipes;

II - Direito à Cidade para todos, compreendendo o direito ao transporte eficiente e de qualidade, ao sistema viário qualificado e integrado, à circulação segura e confortável nos diversos modos de transporte e deslocamento, ao acesso aos serviços públicos, aos equipamentos urbanos, ao trabalho, ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

III - Respeito às funções sociais da Cidade e à função social da propriedade, nos termos da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade;

IV - Participação da população nos processos de decisão e planejamento, através de uma gestão democrática;

V - A integração das ações públicas e privadas através de programas e projetos de atuação com o objetivo de preservação dos recursos naturais, através do incentivo aos meios de transporte sustentáveis;

VI – Acessibilidade universal;

VII - Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

VIII - Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IX - Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

X - Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

XI - Segurança nos deslocamentos das pessoas;

XII - Aperfeiçoamento da logística do transporte de cargas no Município;

XIII - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

XIV - Ampliação da dinâmica e rede de mobilidade metropolitana;

XV - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;





XVI - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 7º - É objetivo da Política de Mobilidade Urbana ordenar o pleno desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana, através da distribuição socialmente justa do acesso equilibrado e diversificado dos meios de circulação e de transporte em seu território, de forma a assegurar o bem-estar equânime de seus habitantes mediante:

I - A consolidação do Município como sub centro metropolitano, sede de atividades produtivas e geradoras de emprego e renda;

II - A implementação de infraestrutura urbana de circulação, transporte e serviços e equipamentos públicos de mobilidade urbana;

III - A utilização racional dos meios de transporte de modo a garantir uma cidade sustentável, social, econômica e ambientalmente, para as presentes e futuras gerações, fomentando a utilização de meios de transportes não motorizados e do transporte coletivo;

IV - A gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de mobilidade urbana;

V - A cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de mobilidade urbana, em atendimento ao interesse social;

VI - O planejamento do desenvolvimento da Cidade, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município de modo a evitar e corrigir as distorções de circulação e seus efeitos negativos sobre o ambiente construído e natural;

VII - A ordenação e controle do uso do solo, de forma a combater e evitar:

a. a proximidade ou conflitos entre usos existentes e propostos e meios de deslocamento e de transporte;

b. o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivo ou inadequado em relação à infraestrutura de mobilidade urbana;

c. a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego sem a previsão da infraestrutura correspondente;

d. a deterioração das áreas urbanizadas e os conflitos entre usos e a função das vias que lhes dão acesso;

e. a centralização dos serviços, comércios, estruturas e incentivos governamentais na área central do município;

VIII - A integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

IX - A adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos da mobilidade urbana, de modo a





privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;

X - A proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico, arqueológico e urbanístico;

XI - Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

XII - Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

XIII - Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

XIV - Proporcionar a melhora na eficácia da mobilidade metropolitana;

XV - Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

XVI - Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

TÍTULO II - DA INTEGRAÇÃO METROPOLITANA E REGIONAL

Art. 8º - Respeitado o princípio da autonomia municipal, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana assegurará o pleno funcionamento da integração regional entre os Municípios da Região Metropolitana de Curitiba, no que concerne às funções públicas objeto de gestão comum, especialmente transporte público e sistema viário metropolitano e regional.

Art. 9º - Constituem-se funções públicas objeto de gestão comum:

I - Transporte público e sistema viário metropolitano e regional;

II - Promoção de construção de novas vias e novos acessos à rede viária metropolitana e melhorar as interseções existentes, respeitando os modos não motorizados de transporte e, especialmente, aqueles acessos e vias envolvidos nos itinerários do transporte público metropolitano, principalmente entre Lapa e Curitiba;

III - Fomento da integração do sistema de transporte público coletivo municipal com o metropolitano;

IV - Incentivo ao turismo;

V - Planejamento do uso de ocupação do solo, observados os princípios da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade;

VI - Informações regionais e cartografia.

Art. 10 - Constituem-se em Elementos Estruturadores da Região Metropolitana de Curitiba os eixos que formam o arcabouço da região, os quais, com suas características diferenciadas, permitem alcançar progressivamente maior





integração entre os municípios, entre o tecido urbano e o sítio natural, melhor coesão e fluidez entre suas partes, bem como maior equilíbrio entre as áreas construídas e os espaços abertos, compreendendo:

I - A Rede Viária Estrutural, constituída pelas vias que estabelecem as principais ligações entre as diversas partes do Município e entre este e os demais municípios;

II - A Rede Estrutural de Transporte Público Coletivo Metropolitano que interliga as diversas regiões da Cidade e da região metropolitana, atende à demanda concentrada e organiza a oferta de transporte;

III - A Rede Estrutural de Eixos e Polos de Centralidades, constituída pelos centros principais e pelos centros e eixos de comércio e serviços consolidados ou em consolidação, e pelos grandes equipamentos urbanos, tais como parques, terminais, hospitais, universidades, aeroportos e por novas centralidades a serem criadas;

IV - Os Equipamentos Sociais, que constituem o conjunto de instalações regionais destinadas a assegurar o bem-estar da população mediante a prestação de serviços públicos de saúde, educação, cultura, lazer, abastecimento, segurança, transporte e comunicação;

V - Os parques, reservas e unidades de preservação, que constituem o conjunto dos espaços naturais, de propriedade pública ou privada, necessários à manutenção da qualidade ambiental e ao desenvolvimento sustentável do Município e da região.

Art. 11 - A implantação de qualquer projeto, público ou privado, deverá, na respectiva área, considerar a implantação dos elementos estruturadores e integradores envolvidos, bem como obedecer às disposições estabelecidas nesta lei e na legislação complementar de uso, parcelamento e ocupação do solo e na legislação estadual, em especial a relativa à Região Metropolitana de Curitiba.

Art. 12 - Será estimulada a geração de novas centralidades e dinamizadas as já existentes pela implantação contígua de agências e repartições das Prefeituras, escolas públicas, pontos de embarque, praças e passeios públicos, equipamentos de serviços públicos, mobiliário urbano, como elementos catalisadores do comércio e serviços privados.

TÍTULO III - PLANOS E AÇÕES ESTRATÉGICAS DA MOBILIDADE

Art. 13 - A Estratégia de Mobilidade Urbana tem como objetivo qualificar a circulação e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos pela cidade e atendendo às distintas necessidades da população, através da capacitação, do incremento e da melhoria da malha viária, da circulação de pedestres, dos sistemas de transporte coletivo municipal e metropolitano, do transporte individual e de cargas, da implantação de programas de educação no





trânsito, com o objetivo de diminuir acidentes e os níveis de poluição sonora e atmosférica. Compreende a hierarquização de vias, com vistas a otimizar o desempenho do sistema de transporte urbano, integradas com ciclovias e estacionamentos em logradouros públicos.

Seção I - Da Hierarquia Viária

Art. 14 - O Sistema Viário é o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional, formado basicamente por:

I - vias marginais: aquelas definidas ao longo das Rodovias Estaduais e Federais, nos trechos inseridos na malha urbana que têm como objetivo promover o acesso das rodovias às atividades lindeiras, de forma segura e ordenada;

II - via arterial: é via de elevada capacidade de tráfego que tem como objetivo promover a ligação entre diferentes bairros ou regiões da cidade, proporcionar ligações transversais e longitudinais em complementação a estruturação dos eixos, com o objetivo de conduzir o tráfego nos percursos de maior distância entre regiões da cidade;

III - via coletora: é aquela que liga um ou mais bairros entre si e coleta ou distribui o trânsito dentro das regiões da cidade, principalmente a partir das vias arteriais e coletoras;

IV - via local: é aquela que distribui o tráfego internamente ao bairro, destinada ao acesso local ou às áreas restritas;

V - ciclovia: é a via destinada ao uso exclusivo de ciclos e transporte não motorizado;

VI - via compartilhada: é aquela destinada ao acesso compartilhado entre veículos e pedestres na área central, com a priorização do deslocamento de pedestres;

VII - via municipal: é a via rural que tem por função promover as ligações entre as propriedades rurais, destas com as demais vias e com os aglomerados urbanos ou rurais.

Parágrafo único - As ações estratégicas a serem implementadas na Hierarquização Viária, constantes do Plano Diretor em consonância com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, visam o deslocamento racional dos pedestres compatibilizando-o com os diferentes modos de transporte público e privado.

Seção II - Da Circulação Viária e de Transportes

Art. 15 - São diretrizes da política de Circulação Viária e de Transportes:

I - Garantir e melhorar a circulação e o transporte urbano, proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população;





II - Priorizar o transporte coletivo ao transporte individual, o transporte não motorizado e o pedestrianismo;

III - Tornar mais homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada da Cidade;

IV - Adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional, especialmente nas áreas de urbanização incompleta, visando à sua estruturação e ligação interbairros;

V - Ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e crianças;

VI - Garantir o abastecimento, a distribuição de bens e o escoamento da produção do Município, equacionando o sistema de movimentação e armazenamento de cargas, de modo a reduzir seus impactos na circulação de pessoas e no meio ambiente;

VII - Vincular o planejamento e a implantação da infraestrutura física de circulação e de transporte público às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor;

VIII - Garantir e melhorar a ligação do Município da Lapa com a Região Metropolitana de Curitiba, com o Estado do Paraná e com o País, resguardadas as responsabilidades inerentes aos demais municípios e entes federativos;

IX - Estudar soluções para a travessia de pedestres, com segurança, nas rodovias, como a Rodovia do Xisto (BR476), a Rodovia Antônio L. Braga (PR427), a PR512 e a PR433, resguardadas as responsabilidades inerentes aos demais municípios e entes federativos;

X - Urbanizar adequadamente as vias da rede estrutural e os corredores de transportes, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico do Município; e

XI - Avaliar constantemente a necessidade de ampliação, de soluções e melhorias para os meios de transporte não motorizado.

Art. 16 - São ações estratégicas da política de Circulação Viária e de Transportes:

I - Criar programa de adaptação dos logradouros para melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e crianças;

II - Implantar novas vias ou melhoramentos viários em áreas em que o sistema viário estrutural se apresente insuficiente, em função do transporte coletivo;

III - Disciplinar a oferta de locais de estacionamento, em áreas públicas e privadas, de modo compatível com as propostas de uso e ocupação do solo, o sistema viário e as condições ambientais; e





IV - Induzir uma política para qualificar as paradas de transporte coletivo no território do Município, a Estação Rodoviária e os Terminais de Carga.

Seção III - Da Qualificação da Paisagem Urbana

Art. 17 - A Estratégia de Qualificação da Paisagem Urbana tem como objetivo a requalificação dos espaços públicos de circulação do Município através de ações que garantam a preservação dos valores culturais, históricos e paisagísticos, promovendo suas potencialidades bem como a plena utilização dos logradouros públicos com conforto, segurança e bem-estar dos usuários da cidade.

Parágrafo único - Integra o Patrimônio Histórico Cultural, para efeitos desta Lei, o conjunto de bens imóveis de valor significativo que conferem identidade a estes espaços: edificações isoladas ou não, ambiências, parques urbanos e naturais, praças, sítios e paisagens, assim como manifestações culturais, tradições, práticas e referências, denominados de bens intangíveis.

Art. 18 - São diretrizes da Política de Qualificação da Paisagem Urbana:

- I - Garantir o direito do cidadão à fruição da paisagem;
- II - Garantir a qualidade ambiental do espaço público e dos logradouros;
- III - Garantir a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem urbana e de seus elementos constitutivos, públicos e privados, pelo cidadão;
- IV - Assegurar o equilíbrio visual entre os diversos elementos que compõem a paisagem urbana;
- V - Favorecer a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano;
- VI - Disciplinar o uso do espaço público pelo setor privado, em caráter excepcional, subordinando-o a projeto urbanístico previamente estabelecido, segundo parâmetros legais expressamente discriminados em lei;
- VII - Disciplinar o ordenamento dos elementos componentes da paisagem urbana, assegurando o equilíbrio visual entre os diversos elementos que o compõem, favorecendo a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano e garantindo ao cidadão a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem e de seus elementos constitutivos, públicos e privados.

Art. 19 - São ações estratégicas da Política de Paisagem Urbana:

- I - Criar novos padrões, mais restritivos, de comunicação institucional, informativa ou indicativa;
- II - Estabelecer parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à sinalização de trânsito, aos elementos construídos e à vegetação, considerando a capacidade de suporte da região;





III - Estabelecer normas e diretrizes para implantação dos elementos componentes da paisagem urbana nas principais vias estabelecidas neste Plano;

IV - Reurbanizar e requalificar as vias arteriais e as vias das áreas centrais;

V - Melhorar a qualidade e a eficácia dos elementos de identificação dos logradouros e a orientação para sua acessibilidade por veículos e pedestres;

VI - Implantar mobiliário urbano de qualidade em toda a Cidade;

VII - Estabelecer parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à arborização urbana, considerando o dimensionamento dos passeios, o caráter da via e a compatibilização com as redes de infraestrutura.

Seção IV - Da Infraestrutura e Serviços Públicos Vinculados ao Sistema Viário

Art. 20 - São diretrizes da política de Infraestrutura e Serviços de Mobilidade Urbana:

I - Racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada e por instalar junto ao sistema viário;

II - Assegurar a equidade na distribuição territorial dos serviços e a garantia da universalização do acesso à infraestrutura urbana e aos serviços de utilidade pública;

III - Garantir o investimento em infraestrutura;

IV - Implantar e manter o Sistema de Informações Integrado de Infraestrutura Urbana;

V - Coordenar o cadastramento das redes de água, esgoto, telefone, energia elétrica, cabos e demais redes que utilizam o subsolo, mantendo banco de dados atualizado sobre as mesmas, com vistas a qualificar as ações e os projetos viários e de mobilidade urbana.

Art. 21 - São ações estratégicas da política de infraestrutura e serviços de utilidade pública:

I - Implantar, por meio de galerias técnicas, equipamentos de infraestrutura de serviços públicos ou privados nas vias públicas, incluídos seus solos e espaços aéreos, priorizando as vias de maior concentração de redes de infraestrutura;

II - Racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada e por instalar, garantindo o compartilhamento e evitando a duplicação de equipamentos;

III - Instalar e manter os equipamentos de infraestrutura e os serviços de utilidade pública, garantindo o menor incômodo possível aos moradores e usuários do local, bem como exigindo a reparação das vias, calçadas e logradouros públicos.





Seção V - Dos Estacionamentos

Art. 22 - Garagens e estacionamentos são as edificações e áreas cobertas ou descobertas destinadas à guarda de veículos.

Parágrafo único - Garagens e estacionamentos comerciais são construções destinadas predominantemente à prestação de serviços de guarda de veículos, sem prejuízo dos serviços afins.

Art. 23 - É obrigatória a previsão de local interno no terreno destinado à guarda de veículos, nas proporções estabelecidas pela Lei de Usos e Ocupação do Solo.

Art. 24 - É obrigatória a observância de legislação específica que regulamenta os Estacionamentos Rotativos Controlados no território municipal.

TÍTULO IV - DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 25 - O Sistema de Mobilidade Urbana leva em conta o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na Cidade.

§1º - São considerados os meios de transporte urbanos:

- I - Motorizados: realizados por intermédio de veículos automotores;
- II - Meios não-motorizados: realizados a pé ou por veículos movidos pelo esforço humano e não motorizados.

§2º - Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - Quanto ao objeto:

- a - de passageiros;
- b - de cargas;

II - Quanto à característica do serviço:

- a - coletivo;
- b - individual;

III - Quanto à natureza do serviço:

- a - público;
- b - privado.

§3º - São infraestruturas de Mobilidade Urbana:

I - Vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias, ciclofaixas, servidões e trilhas;

II - Estacionamentos, incluindo os paraciclos e bicicletários;

III - Terminais rodoviários;

IV - Pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - Sinalização viária e de trânsito;

VI - Equipamentos e instalações;





VII - Instrumentos de controle e fiscalização.

Seção I- Da Infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos

Art. 26 - São diretrizes para o aprimoramento da infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos no Município:

I - Consolidação do Sistema Viário Estrutural, definindo as vias principais para o tráfego cotidiano, incluindo a requalificação da via alternativa;

II - Elaboração de um Plano Geral de Pedestrianização;

III - Elaboração de um Plano Cicloviário;

IV - Criação de uma rede de calçadas conectando os principais polos geradores de deslocamentos do Município; e

V - Incentivo à integração intermodal, especialmente entre pedestre, ciclista e o transporte público coletivo.

Seção II - Do Transporte de Cargas

Art. 27 - São diretrizes para a regulamentação e fiscalização dos transportes de cargas que atendam às necessidades do comércio em geral e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego:

I - Restrição de acesso de veículos de grande porte nas áreas centrais e em áreas objeto de estudo futuro.

II - Criação de uma política de controle para carga e descarga, definindo horários e locais específicos para as referidas atividades.

Seção III - Do Transporte Público Coletivo

Art. 28 - O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, respeitando o disposto na legislação em vigor, em especial na legislação relativa à Região Metropolitana de Curitiba.

§1º- A ampliação e a requalificação da malha viária municipal deverão considerar alternativas para o transporte público coletivo.

§2º - O sistema de transporte público deverá atender às necessidades das áreas residenciais, comerciais, de serviço, industriais, turísticas e de lazer através da utilização da rede viária estruturadora em conformidade com o mapa de hierarquização viária constante na legislação municipal vigente;

§3º - Garantir o aumento da abrangência do Transporte Público Coletivo.

Art. 29 - São direitos dos usuários do transporte público coletivo no Sistema de Mobilidade Urbana da Lapa:





I - Receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º, da Lei Federal nº 8.897, de 13 de fevereiro de 1995;

II - Ser informado, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas e integrações;

III - Ter ambiente seguro, confortável e acessível para utilização do Sistema de Mobilidade Urbana; e

IV - Participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de Mobilidade Urbana.

Art. 30 - Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará:

I - Implantação do transporte público coletivo, com integração dos diversos modos de transporte existentes;

II - Ampliação do transporte público coletivo no sistema viário;

III - Modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte público coletivo;

IV - Ampliação da integração temporal, operacional e tarifária do transporte público coletivo;

V - Diversificação dos modos de transporte público coletivo;

VI - Desestímulo ao uso do transporte privado individual motorizado, de modo articulado à melhoria do transporte público coletivo;

VII - Promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte público coletivo e da orientação aos usuários;

VIII - Uma política tarifária voltada a proporcionar maior inclusão social;

IX - Adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal; e

X Cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número de usuários possível.

Art. 31 - Para a melhoria contínua dos serviços, dos equipamentos e das instalações, o Poder Executivo deverá:

I - Implantar sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços, por meio da utilização de indicadores de desempenho;

II - Promover continuamente a inovação dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;

III - Promover o monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação à qualidade dos serviços; e

IV - Promover a disseminação de informações sobre o sistema de transporte e sua operação, propiciando a escolha otimizada dos meios de deslocamento.





Seção IV - Do Transporte Público Individual

Art. 32 - Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiros, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, devendo satisfazer as exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro) ou legislação correlata.

Art. 33 - O Município da Lapa, conforme estabelece o inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, por meio de decreto expedido pelo executivo municipal, irá fiscalizar e regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, assim definido como o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

§1º - Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço, serão observadas as seguintes diretrizes:

I - Efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - Exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - Exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei Federal nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

§2º - O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no caput deste artigo, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - Possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior, que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - Conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal;

III - Emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - Apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

§3º - A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação a ser expedida pelo Município da Lapa caracterizará transporte ilegal de passageiros.





Seção V - Do Transporte Não Motorizado

Art. 34 - Caracteriza-se como transporte não motorizado aquele que utiliza propulsão humana para realizar determinado deslocamento, como a utilização de bicicletas e a circulação a pé.

Art. 35 - O transporte por bicicletas será incentivado pelo Poder Público Municipal por meio da elaboração do Plano Ciclovitário, com a previsão de rotas estruturantes dessa modalidade.

Art. 36 - Ao longo da malha ciclovitária, deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos aos comércios e aos equipamentos públicos, notadamente aos equipamentos de transporte público, às escolas, aos postos de saúde, às praças e aos parques.

Parágrafo único - Em parques urbanos, equipamentos de interesse turístico e demais espaços públicos o Poder Público poderá explorar ou conceder a exploração para o serviço de locação de bicicletas, interconectado pela malha ciclovitária.

Art. 37 - O sistema ciclovitário deverá garantir:

- I - A afirmação da bicicleta como um meio de transporte urbano;
- II - A integração aos modos coletivos de transporte por meio da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto às estações e terminais de transporte por ônibus;
- III - A construção e a incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

Art. 38 - Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 39 - É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do Município, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

Art. 40 - Incentivar o uso de Parklet nas vias principais e vias das áreas centrais, segundo a classificação de hierarquia viária, conforme estabelece a Lei Municipal nº 3.750, de 06 de outubro de 2020.

Art. 41 - São assegurados ao pedestre os seguintes direitos:

- I - Ir e vir, a pé ou em cadeira de rodas, nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza;





II - Calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de quaisquer obstáculos, públicos ou particulares, fixos ou móveis, com piso antiderrapante, não trepidante para a circulação em cadeira de rodas, em inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;

III - Faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;

IV - Iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, terminais de transporte público e em seus pontos de paradas;

V - Equipamentos, sinalização e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e a acessibilidade universal.

Parágrafo único. É assegurada à pessoa com deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida a acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

CAPÍTULO I - DO SISTEMA MUNICIPAL DE INFORMAÇÕES

Art. 42 - O Executivo Municipal manterá atualizado, permanentemente, o sistema municipal de informações sobre mobilidade urbana e transportes, progressivamente georreferenciadas em meio digital.

§ 1º- Deve ser assegurada ampla e periódica divulgação dos dados do Sistema Municipal de Informações.

§ 2º- O sistema a que se refere este artigo deve atender aos princípios da simplificação, economicidade, eficácia, clareza, precisão e segurança, evitando-se a duplicação de meios e instrumentos para fins idênticos.

§ 3º- O Sistema Municipal de Informações deverá oferecer indicadores de qualidade dos serviços públicos, da infraestrutura instalada e dos demais temas pertinentes a serem periodicamente aferidos, publicados pelo Município e divulgados por outros meios a toda a população, em especial aos Conselhos Setoriais, às entidades representativas de participação popular e às instâncias de participação e representação regional.

Art. 43 - Os agentes públicos e privados, em especial os concessionários de serviços públicos que desenvolvem atividades no município deverão fornecer ao Executivo Municipal, no prazo que este fixar, todos os dados e informações que forem considerados necessários ao Sistema Municipal de Informações.

Parágrafo único - O disposto neste artigo aplica-se também às pessoas jurídicas ou autorizadas de serviços públicos federais ou estaduais, mesmo quando submetidas ao regime de direito privado.

Art. 44 - É assegurado, a qualquer interessado, o direito à ampla informação sobre os conteúdos de documentos, informações, estudos, planos,





programas, projetos, processos e atos administrativos e contratos, ressalvadas as situações em que o sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado.

CAPÍTULO II - DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL

Seção I – Do Conselho Municipal de Planejamento Urbano

Art. 45 - Compete ao Conselho Municipal de Planejamento Urbano, instituído pela Lei Municipal de nº 3.706 de 20 de março de 2020, acompanhar políticas, planos, programas e projetos de mobilidade urbana municipal e a incorporação destes aos orçamentos plurianuais, anuais e à lei de Diretrizes Orçamentárias, através de um processo contínuo, dinâmico e flexível, que tem como objetivos:

I - Criar canais de participação da sociedade na gestão municipal;
II - Instituir um processo permanente e sistematizado de atualização do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. O Conselho contará com Câmara Técnica Especializada de Mobilidade Urbana e terá o apoio do órgão técnico da Secretaria Municipal de Infraestrutura e Transportes.

Art. 46 - São atribuições do Conselho Municipal de Planejamento Urbano, além das já estabelecidas na Lei Municipal nº 3.706 de 20 de março de 2020:

I - Opinar sobre questões de uso do solo relacionadas com a mobilidade urbana e rural;

II - Emitir pareceres sobre propostas de alteração deste Plano de Mobilidade e legislações correlatas com o tema de mobilidade;

III - Acompanhar a execução do desenvolvimento de programas e projetos relacionados com este Plano;

IV - Auxílio no monitoramento do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;

V - Auxílio na avaliação e na proposição de ajustes do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;

VI - Auxílio na definição das ações do Plano Municipal de Mobilidade Urbana à curto, médio e longo prazo;

VII - Autorizar, juntamente à Secretaria Municipal de Obras, Urbanismo, Planejamento e Transporte, intervenções no sistema viário, desde que estejam em consonância com os objetivos e diretrizes estabelecidas nesta Lei.





Seção II - Do Órgão Técnico do Sistema Municipal de Mobilidade

Art. 47 - O Departamento Municipal de Trânsito passará a ter atribuições de Órgão Técnico do Sistema Municipal de Mobilidade, sob a Coordenação da Secretaria Municipal de Obras, Urbanismo, Planejamento e Transporte, com o apoio das demais Secretarias Municipais.

Art. 48 - Caberá ao Responsável pelo Conselho Municipal de Planejamento Urbano, nomear os membros do Órgão Técnico do Sistema Municipal de Mobilidade que regulamentará suas atribuições e a normatização dos Procedimentos Administrativos referentes aos processos de sua competência no prazo máximo de 6 (seis) meses a contar da data de vigência da presente lei.

TÍTULO V - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 49 - As alterações na presente lei e as aprovações de projetos que possam vir a causar transtornos e prejuízos a mesma, deverão ter parecer favorável do Conselho Municipal de Planejamento Urbano e precedidas de Audiência Pública.

Art. 50 - A presente Lei deverá ser revista total ou parcialmente, a cada 10 (dez) anos, no máximo, decorridos da data de promulgação da primeira avaliação.

Art. 51 - As diretrizes orçamentárias são instrumentos complementares ao desenvolvimento do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 52 - Todas as intervenções urbanísticas omissas na presente lei serão objeto de análise e parecer pelos órgãos municipais competentes.

Art. 53 - A presente Lei entrará em vigor na data de sua promulgação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal da Lapa, em 14 de abril de 2025.

ARTHUR BASTIAN VIDAL
Presidente

CAMILA SCHEFER PIERIN
1ª Secretária

